

事前評価

臨海部土地造成事業

千葉港千葉中央地区

令和6年3月17日

千葉県 県土整備部 港湾課

目 次

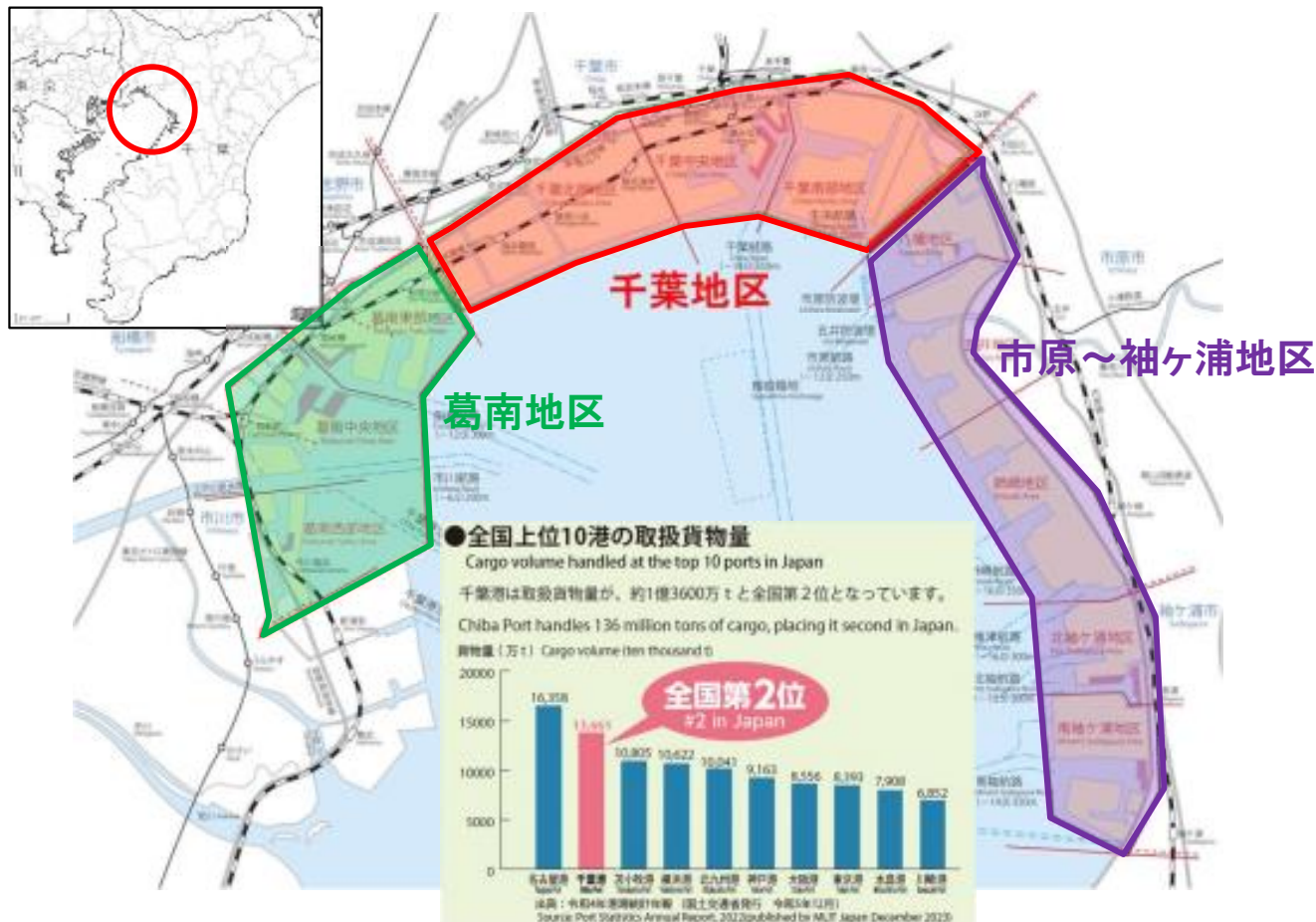
1. 事業の概要
2. 事業の必要性
3. 経済的・社会的効果
4. 環境に与える影響
5. 総合的な評価

1. 事業の概要

(1) 千葉港の概要

千葉港は、東京湾の湾奥部に位置し、北は市川市より南は袖ヶ浦市まで、6市にまたがり、海岸線延長が133キロメートル、港湾区域面積が24,800ヘクタールに及ぶ日本一港湾区域の広い港です。

昭和29年の開港以来、京葉工業地帯を中心とした関東地域の海の物流拠点として着実な成長を遂げており、取扱貨物量は名古屋港に次いで全国第2位となっています。



千葉中央地区 千葉中央ふ頭



JFEスチール 東日本製鉄所



東京電力 千葉火力発電所



石油化学コンビナート

1. 事業の概要

(2) 千葉中央地区の概要

- 千葉中央地区は、自動車船取扱岸壁やコンテナターミナルを有しており、千葉港の一大物流拠点となっている。
- 主要取扱貨物である完成自動車は首都圏向けの集積基地として国内外の多くの自動車メーカーが自動車船取扱岸壁を利用している。
- コンテナターミナルでは京葉工業地帯からの物流需要を受け、アジア各港へ定期航路が運航している。



出典：千葉県HP
(<https://www.pref.chiba.lg.jp/kouwan/chibanokouwan/chiba/>) に加筆

1. 事業の概要

(3) 事業の背景

- 平成30年12月に千葉港港湾計画が改訂された。
- 「グローバル化、地域間競争の時代の県内企業の発展を支える千葉港」を中心とした、3つの将来像が掲げられた。
- 千葉中央地区については、土地造成を含む埠頭再編により船舶大型化やヤード不足等へ対応することを計画に位置付けている。



千葉港港湾計画の将来像

グローバル化、地域間競争の時代の県内企業の発展を支える千葉港

県民の生活と安心を支え、県民と共にある千葉港

環境を守り、人々が海を感じふれあえる千葉港

1. 事業の概要

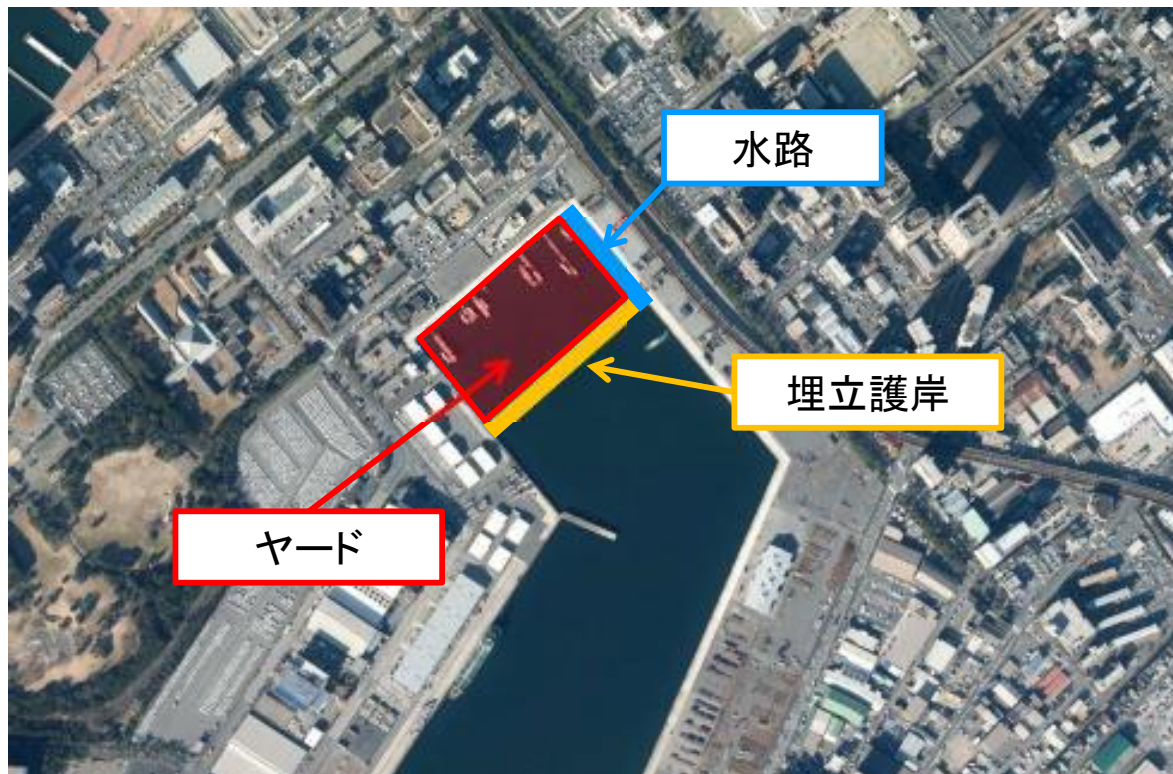
(4) 事業概要

○ふ頭の再編・港湾機能の強化

完成自動車貨物の増加による自動車ヤードの不足や、一般貨物の野積み場不足に対応するため、埋立による港湾用地の確保を図り、ふ頭機能の再編を行う。

事業期間：令和7年度～令和19年度

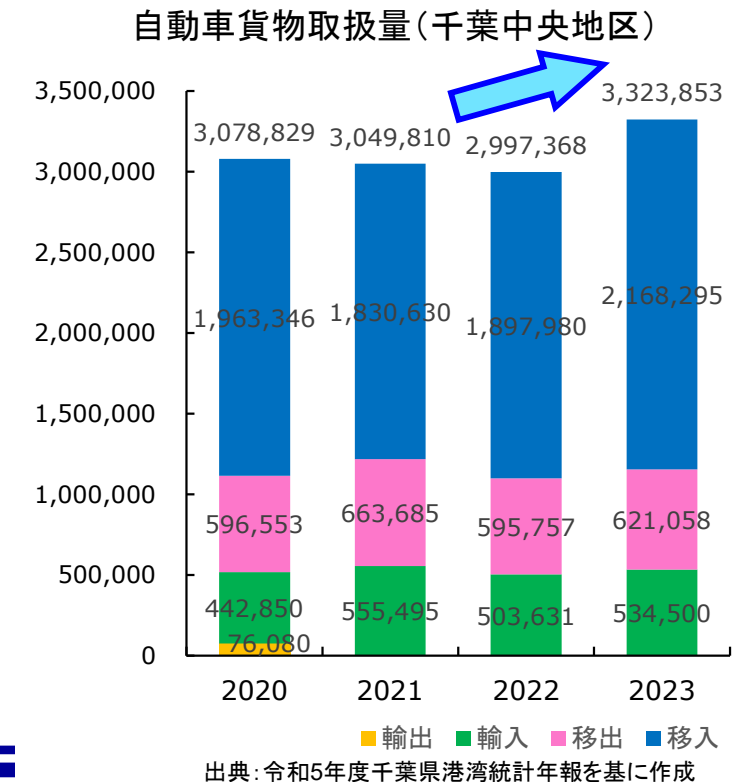
総事業費：約78億



施設名	整備計画
ヤード	4.0ha
埋立護岸	244m
水路	160m
事業費	約78億円

2. 事業の必要性

- 千葉中央ふ頭は自動車船取扱岸壁や、コンテナターミナルを有し、千葉港の拠点地区の一つとなっているが、各船舶が利用する岸壁や荷さばき地の配置が混在しており、出洲ふ頭やその他のヤードを用いるなど、非効率な輸送が発生している。
- 船舶の大型化による貨物量の増加や、2024年問題によるドライバー不足等により貨物の野積場への滞留時間の増加に備えるため、野積場の拡張が急務である。
- 当該箇所は、官公庁船の船溜まりとなっており、庁舎移転等の課題があるため、移転を伴わない段階的な土地造成(第1期埋立4ha)を行い、事業効果の早期発現を図る。



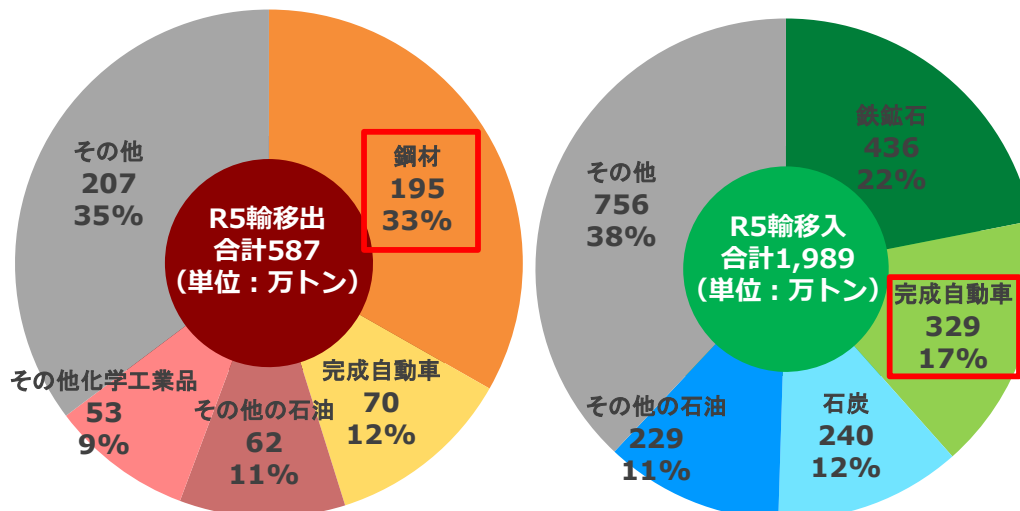
3. 経済的・社会的効果

【便益の計測】

輸送コストの削減①

- 千葉中央地区の利用企業へのヒアリング結果により、現状の貨物量に対しても野積場が不足しており、完成自動車や鋼材等について、利用の意向が確認された。
- 本事業は、千葉中央地区における完成自動車や鋼材等のヤード不足解消のため、土地造成を実施し、非効率な荷役を緩和することで、輸送時間及び費用が短縮され、輸送コストの削減が図られる。

■千葉地区における主な取扱貨物



出典：PORT OF CHIBAを基に作成



【輸送コスト削減便益】

- ・現在代替港を利用してる鋼材やプラント部材について、千葉港を用いることにより輸送コストが削減される
- ・野積場不足により代替港へ移転する可能性のある完成自動車について、千葉港を継続して利用することが可能になり、輸送コストが削減される

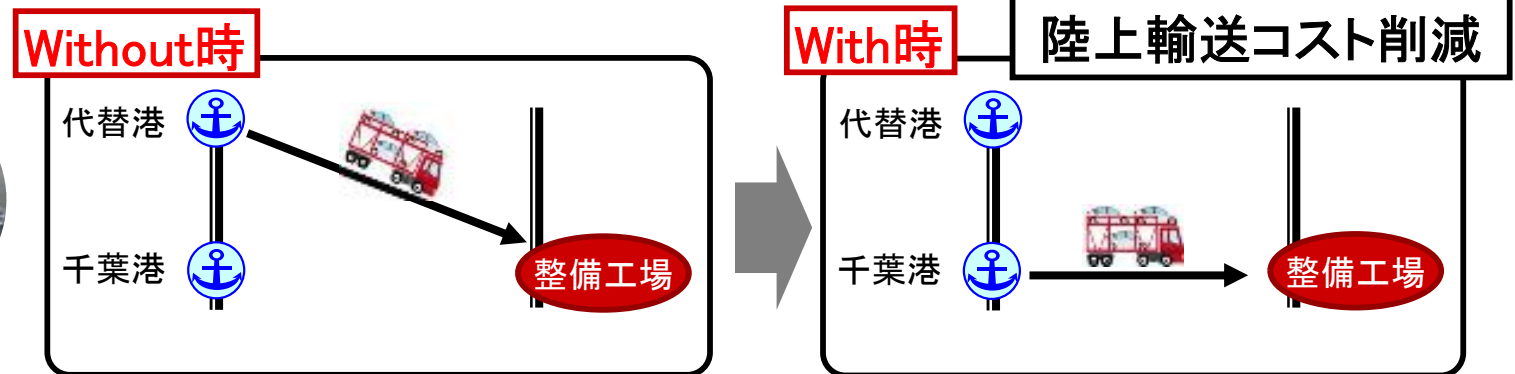
3. 経済的・社会的効果

【便益の計測】

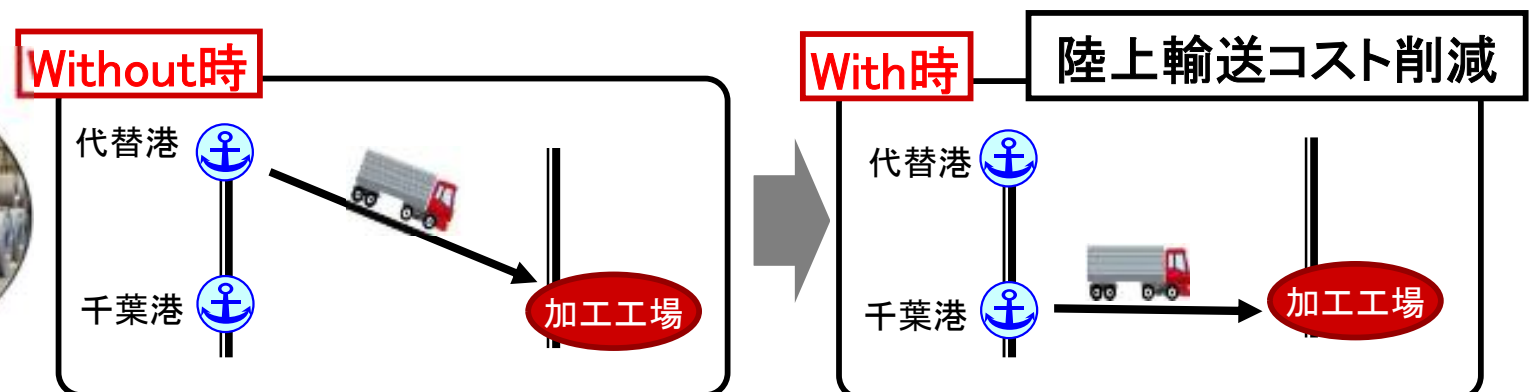
輸送コストの削減②

○本事業を実施することで、代替港より輸送距離が短い千葉中央地区での荷役が可能となることから、輸送コストの削減が図られる。

○完成自動車



○鋼材等



3. 経済的・社会的効果

貨幣換算できない定性的な効果

○地域産業の安定・発展

土地造成により千葉中央地区の輸送能力が向上することで、現在千葉中央地区を利用している産業の安定・発展に寄与することができる。

○企業の新規投資

現在、野積み場の不足により輸送ができない貨物が、土地造成により輸送可能となることで、企業の新規投資が拡大する。

○就労環境の改善

土地造成により陸上輸送距離が削減されることから、トラックドライバーの就労環境が改善され、働き方改革関連法による物流業界の2024年問題に寄与することができる。



3. 経済的・社会的効果

■費用対効果の算定手順

・「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」
(R6.6) (国土交通省港湾局)

●費用及び便益の算定の前提
基準年次：2024年度(R6)
検討年数：供用後50年間

●総便益の算定

事業の有・無によるコスト等の差が便益

<便益項目>

・輸送コスト削減便益

●総費用の算定

事業費総額

+

維持管理費

社会的割引率
4%

総便益(B)

現在価値化した便益の総和
+
現在価値化した残存価値

総費用(C)

現在価値化した費用の総和

費用便益比(B/C)

3. 経済的・社会的効果

表 費用便益比(B/C)の算定結果

便 益 (B)	輸送コスト削減便益		残存価値	総便益	費用便益比 (B/C) 2.47
	完成自動車	鋼材等			
	141.9億円 (549.7億円)	10.4億円 (40.4億円)	3.1億円 (36.9億円)	155.4億円 (627億円)	
費 用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	58.0億円 (77.6億円)		5.0億円 (19.4億円)	63億円 (97億円)	

※() 社会的割引前の金額

4. 環境に与える影響

○ 環境影響の総合評価

- ・環境調査の結果、海生生物1種、鳥類13種の重要種が確認された。
- ・海洋生物のヒメイカは生息基盤である周辺の花藻類から流れ着いたものと考えられ、鳥類については、多くの種が採餌や休息に利用する種で、唯一営巣が確認されたイワツバメは、その場所が埋立事業外のJR京葉線高架下であったため、重要種の生息環境に与える影響は少ないと推測されることから、当該事業による環境への影響は軽微なものであると考えられます。

表 環境調査で確認された重要種

No.	目	科	種名
海生生物調査(1種)			
1	コウイカ	ヒメイカ	ヒメイカ
鳥類調査(13種)			
1	カモ	カモ	スズカモ
2	カツオドリ	ウ	ウミウ
3	ペリカン	サギ	ダイサギ
4	ツル	クイナ	オオバン
5	チドリ	カモメ	オオセグロカモメ
6	タカ	ミサゴ	ミサゴ
7		タカ	トビ
8			ツミ
9	スズメ	ツバメ	ツバメ
10			イワツバメ
11		メジロ	メジロ
12		エナガ	エナガ
13	カイツブリ	カイツブリ	カンムリカイツブリ



5. 総合的な評価

○まとめ

- ・事業の投資効果が認められる
($B/C=2.47$)

- ・現在発生している非効率な荷役が緩和され、輸送コストが削減される。
- ・千葉中央地区での自動車、鋼材等の貨物量の増加に寄与できること。
- ・千葉中央地区における輸送効率、能力の向上により、千葉港の国際競争力の向上、地域産業の安定や活力の強化に寄与できること。

令和7年度から事業に着手する。